VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 52)
z dnia 23 listopada 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 52)

23 listopada 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w sali konferencyjnej Zamku w Krasiczynie pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat możliwości przywrócenia komunikacji kolejowej na trasie Przemyśl – Lwów,

– informacja na temat perspektyw poprawy infrastruktury drogowej po otwarciu planowanego przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice,

– informacja na temat perspektyw rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej na pograniczu ukraińsko-polskim w kontekście rozbudowy Via Carpatia,

– informacja na temat perspektyw uruchomienia połączenia kolejowego Kijów – Wrocław – Drezno – Paryż,

– uchwalenie dezyderatu do Prezesa Rady Ministrów w sprawie połączenia kolejowego Kijów – Wrocław – Drezno – Paryż.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Kuchciński** marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz ze współpracownikami, **Wołodymyr Omelan** minister infrastruktury Republiki Ukrainy wraz ze współpracownikami, **Jakub Skiba** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Jarosław Dubnewycz** przewodniczący i **Wołodymyr Husak**, **Serhij Jewtuszok**, **Mykoła Kadykało**, **Borys Kozyr**, **Ihor Pober**, **Ołeksandr Ponomarow** oraz **Ihor Wasiunyk** członkowie Komitetu do spraw Transportu i **Oksana Jurynec** członek Komitetu do spraw Integracji Europejskiej Rady Najwyższej Ukrainy wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, gen. **Jacek Kitliński** dyrektor generalny Służby Więziennej, **Monika Milwicz** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Ołeh Syniutka** przewodniczący Lwowskiej Obwodowej Administracji Państwowej, **Ewa Leniart** wojewoda podkarpacki wraz ze współpracownikami, **Ołeksandr Hanuszczyn** przewodniczący Lwowskiej Rady Obwodowej, **Władysław Ortyl** marszałek województwa podkarpackiego wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Chrzan** starosta jarosławski, **Marek Kudła** wicestarosta przemyski, **Jerzy Zuba** radny Rady Powiatu w Sanoku, **Robert Choma** prezydent Przemyśla wraz ze współpracownikami, **Ernest Nowak** burmistrz Zagórza, płk **Piotr Patla** komendant Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej, **Jadwiga Zenowicz** dyrektor Izby Celnej w Przemyślu wraz ze współpracownikami, **Grażyna Zagrobelna** dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krośnie, **Piotr Miąso** dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, **Remigiusz Paszkiewicz** członek zarządu Publicznego Towarzystwa Akcyjnego „Kolej Ukraińska" wraz ze współpracownikami, **Mirosław Pawłowski** prezes zarządu Polskich Kolei Państwowych SA, **Marek Chraniuk** prezes zarządu PKP Intercity SA, **Włodzimierz Żmuda** członek zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikami, **Wiesław Kiełbasa** zastępca dyrektora do spraw przewozowych Południowego Zakładu Spółki PKP Cargo SA oraz **Karol Gajdzik** i **Wacław Majka** koordynatorzy kampanii społecznej na rzecz promocji turystyki kolejowej w Bieszczadach „Kocham Kolej".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Rozpoczynamy o dobrym czasie oficjalne posiedzenie Komisji Infrastruktury – o godz. 15.30, ale czasu ukraińskiego, czyli o godz. 16.30.

Proszę państwa, bardzo serdecznie witam panie i panów posłów, ale w szczególności naszych szczególnych gości.

W dniu dzisiejszym serdecznie witam na posiedzeniu Komisji marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej pana Marka Kuchcińskiego. Bardzo serdecznie dziękuję za obecność, panie marszałku. Witam bardzo serdecznie pana Andrzeja Adamczyka ministra infrastruktury i budownictwa, który zaraz tu dojdzie. W tej chwili odprowadza swojego partnera, pana ministra Omelana, który – zdaje się – musiał w tej chwili już wyjechać do Kijowa. Jest po bardzo dobrych rozmowach, których byłem świadkiem. Być może można powiedzieć śmiało, że historycznych rozmowach, które odbyły się tu, w Krasiczynie, na temat relacji – powiedzmy – korytarzowych, komunikacyjnych polsko-ukraińskich. Bardzo się cieszę, że jest z nami pan wiceminister Jakub Skiba sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, którego witam bardzo serdecznie. Witam panią Ewę Leniart wojewodę podkarpackiego. Witam także pana Władysława Ortyla marszałka województwa podkarpackiego.

Proszę państwa, stronę ukraińską reprezentował dzisiaj w pierwszym rzędzie, oczywiście, minister infrastruktury Ukrainy pan Wołodymyr Omelan. Powiem jeszcze raz, że bardzo dziękuję za jego obecność. To była naprawdę świetna rozmowa, o której może pan minister Adamczyk później trochę jeszcze powie. Bardzo się cieszę, że jest z nami odpowiednik przewodniczącego Komisji Infrastruktury ze strony polskiej, czyli jakby mój partner w parlamencie ukraińskim, kolega Jarosław Dubnewycz. Witam serdecznie i zapraszam do dzisiejszej współpracy. Bardzo serdecznie witam także panią Oksanę Jurynec. Gdzie jest pani Oksana? Pani deputowana, zapraszamy do stołu prezydialnego. Są z nami, oczywiście, także przedstawiciele administracji – przewodniczący Lwowskiej Obwodowej Administracji Państwowej (po polsku powiedzielibyśmy pan wojewoda lwowski), którego serdecznie witam i przewodnicząca rady. Jest przewodniczący Lwowskiej Rady Obwodowej.

Proszę państwa, witam wszystkich zaproszonych gości. Jeszcze raz witam panie i panów posłów.

Chciałbym bardzo szybko przejść do realizacji porządku obrad. Czy państwo mają porządek obrad przed sobą? Czy państwo wnoszą jakieś uwagi do porządku obrad? Jeśli nie wnoszą ich państwo, to uważam, że jednomyślnie przyjęliśmy porządek obrad.

Do protokołu odczytam tylko, że w pierwszej kolejności nastąpi omówienie możliwości przywrócenia komunikacji kolejowej na trasie Przemyśl – Lwów. Następnie porozmawiamy o perspektywach poprawy infrastruktury drogowej po otwarciu planowanego przejścia granicznego Niżankowice – Malhowice, oczywiście, po wybudowaniu i otwarciu. W trzecim punkcie mamy perspektywy rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej na pograniczu ukraińsko-polskim w kontekście rozbudowy Via Carpatia. W czwartym punkcie mamy... Będę tutaj miał prośbę, w szczególności do państwa posłów. Chcielibyśmy przyjąć – zaproponowany przez prezydium Komisji w porozumieniu z ministerstwem – dezyderat dotyczący bardzo ważnego aspektu. W pewnym sensie chodzi o realizację bardzo nośnej idei pod nazwą „Perspektywa uruchomienia połączenia kolejowego Kijów – Wrocław – Drezno – Paryż". To jest idea. Oczywiście, ona się może dosyć szybko zmaterializować. Bardzo będę prosił państwa o zapoznanie się z tym dezyderatem. Mam nadzieję, że kserokopie dotarły do państwa. Jeśli nie dotarły, to zaraz dotrą. To będzie już ostatni punkt naszego spotkania.

Teraz bardzo proszę naszego gościa, marszałka Sejmu pana Marka Kuchcińskiego, o kilka zdań skierowanych do państwa.

Marszałek Sejmu Marek Kuchciński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że w takim historycznym, tradycyjnym już miejscu, gdzie często podejmowane były decyzje – można

powiedzieć – niezwykle ważne w dziejach Europy Środkowo-Wschodniej, spotykamy się dzisiaj na posiedzeniu Komisji w tak szacownym gronie.

Ze strony Sejmu Rzeczypospolitej chciałbym zapewnić państwa i zachęcić do takich form współpracy, posiedzeń wyjazdowych, wizytacji, szczególnie w takich obszarach jak infrastruktura czy ochrona środowiska. Tam, gdzie są inwestycje. Mam na myśli całą Polskę. Dzisiaj jesteśmy w Krasiczynie m.in. dlatego, że w ten sposób parlamentarzyści, państwo posłowie i senatorowie, mogą rzeczywiście poznać w praktyce sytuacje, nad którymi później będziemy zastanawiać się, dyskutować i ostatecznie podejmować decyzje finansowe w różnych planach.

Szczególnie chodzi o współpracę polsko-ukraińską. Jednak patrząc na tę część Europy, widzę również Słowację i Węgry, ponieważ to jest obszar współpracy. Widać wyraźnie, że dobrze się dzieje, że przyspieszamy tworzenie różnych form współpracy i połączeń infrastrukturalnych w naszej części Europy. Budowa przejść granicznych, ich rozbudowa, połączenia kolejowe, drogowe, lotnicze i inne – można powiedzieć, że to jest fundament współpracy. Dlatego też dziękuję bardzo za tę inicjatywę. Podzielam pogląd, że powinniśmy stawiać sobie poprzeczkę jak najwyżej. Jeżeli chodzi o ideę – w tej chwili polityczną – tworzenia wielkiego połączenia, transeuropejskiego ekspresu Kijów – Paryż, jak można powiedzieć, to uważam, że powinniśmy ją poprzeć. Przynajmniej ja jestem jej zdecydowanym zwolennikiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o krótki przekład wystąpienia pana marszałka. Pięknie dziękuję. Dziękuję bardzo, panie marszałku.

Teraz przechodzimy już do merytorycznej części naszego spotkania. Oczywiście, będę udzielał głosu w miarę składanych zgłoszeń. Wszystkie zgłoszenia państwa w kolejności odnotowujemy. Najpierw poproszę o wystąpienie pana przewodniczącego. To będą raczej wystąpienia naprzemienne. Bardzo proszę.

Przewodniczący Komitetu do spraw Transportu Rady Najwyższej Ukrainy deputowany Jarosław Dubnewycz:

Dzień dobry. Panie marszałku Sejmu, szanowni panowie przewodniczący Komisji, szanowni panowie ministrowie, szanowna pani wojewodo, wszyscy szanowni państwo, to jest świetna okazja do przedyskutowania bardzo ważnych kwestii. Myślę, że dojdziemy do historycznych wyników.

Dzisiaj, po opracowaniu w komitetach i w komisjach, w obecności pana marszałka i w takim szacownym gronie, jak myślę, opracujemy mapę drogową i strategię na wiele lat przyszłej, wspólnej pracy, przede wszystkim w zakresie infrastruktury. Państwo ukraińskie ma bardzo dobrą pozycję geopolityczną i możliwości tranzytowe. Myślę, że właśnie wspólnie z Rzeczpospolitą Polską możemy pracować w zakresie rozwoju korytarzy transportowych, przede wszystkim z północy w kierunku południowym i na południowy wschód, z dużych polskich portów w Gdańsku i Gdyni do ukraińskich portów, w tym do Odessy. Mam nadzieję, że ta współpraca przyczyni się do wznowienia Jedwabnego Szlaku, którym towary będą transportowane z Europy Północnej i Polski przez Ukrainę do krajów Azji Środkowej i Chin.

Z tego względu bardzo ważny jest projekt Via Carpatia, czyli opracowany przez Unię Europejską strategiczny projekt połączenia północy z południem Unii. Mamy nadzieję, że w rozbudowie tego szlaku ważne będą odgałęzienia do Ukrainy i zostaną one zrealizowane, żeby nasz kraj też miał udział w tych korytarzach transportowych. W dniu 3 marca br. w Warszawie odbyła się „Międzynarodowa konferencja w sprawie wzmocnienia współpracy w dziedzinie transportu w regionie Karpat oraz dalszego rozwoju Via Carpatia”. Właśnie tam została przyjęta druga deklaracja łańcucka (deklaracja Łańcut II), gdzie przewidziano rozwój tych korytarzy w trzech kierunkach.

Proponuję jednak jeszcze jeden kierunek dodatkowy, który pomógłby w połączeniu północnopolskich portów w Gdańsku i Gdyni z ukraińskimi portami, przede wszystkim z Odessą. Chodzi o trasę Gdańsk – Łódź – Katowice. W Polsce jest kłopot z trasą A1 na 80-kilometrowym odcinku w pobliżu Katowic, przy połączeniu z Częstochową. Po rozwiązaniu tego problemu można byłoby wyjść na trasę A4 do Korczowej i dalej przez

Lwów, Tarnopol, Winnicę, Chmielnicki do portu w Odessie. Mam nadzieję, że w ciągu dwóch dni pracy znajdziemy sposób na rozwiązanie tego kłopotu i na rozpatrzenie tej propozycji.

Proponuję jeszcze dwie kwestie do rozpatrzenia. Pierwszą jest certyfikacja ukraińskiego taboru, składów ruchomych, pociągów Tarpan i Hyundai. Przy połączeniu realizowanym przez Intercity, którego pociągi obecnie jeżdżą z Kijowa do Lwowa, pozwoli to na przedłużenie tej trasy do Przemyśla. Komitet posiada informacje, że Kolej Ukraińska już skierowała odpowiedni list i dokumenty do Polskich Kolei Państwowych. Chodzi o pomoc w przyspieszeniu procesu certyfikacji, co pozwoli na otworzenie połączenia Lwów – Przemyśl. Kolej Ukraińska planuje także dłuższe połączenie Charków – Kijów – Tarnopol – Lwów. Dzięki przedłużeniu tej trasy do Przemyśla zapewnimy turystom ze wschodu Ukrainy, zwłaszcza w zimie, dojechania nie tylko w Karpaty, co jest wśród nich bardzo popularnym kierunkiem, ale też dojechania do Przemyśla, a dalej już do dowolnej miejscowości w Polsce. Na razie jeszcze do tego potrzebują wiz, ale też mamy nadzieję, że wkrótce wizy zostaną zniesione.

Życzę wszystkim owocnej pracy. Nie marnujmy czasu. Pracujmy, żeby osiągnąć dobre rezultaty dla Ukrainy, jak również dla Rzeczypospolitej Polskiej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję za te konkretne pozdrowienia i informacje, które pan przekazał polskiej stronie. Przypomnę tylko państwu, że przed chwilą mówił pan Jarosław Dubnewycz przewodniczący Komitetu do spraw Transportu Rady Najwyższej Ukrainy. Bardzo dziękuję.

Proszę państwa, zwracam się do państwa posłów. W związku z tym, że cztery punkty są bardzo kompatybilne, nakładają się jeden na drugi, nie będziemy się twardo trzymać punktów, tylko będziemy cały czas w kontekście wszystkich tych czterech rozważań prosić poszczególnych prelegentów o wypowiedzi.

W tej chwili bardzo proszę, panie ministrze, jeśli to jest możliwe. Zwracam się do pana ministra Adamczyka, żeby zechciał zabrać głos w swojej części wystąpienia.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie marszałku, panie i panowie posłowie, marszałkowie, ministrowie, prezesi i dyrektorzy, pani wojewodo, panowie starostowie, prezydenci, burmistrzowie i wójtowie, wszyscy goście według precedencji... Proszę nie traktować tego mojego miejsca jako wyrazu jakiegokolwiek buntu. Zajmuję miejsce przypisane każdorazowo ministrom polskiego rządu na posiedzeniach sejmowych komisji – nie tylko Komisji Infrastruktury, ale każdej z komisji. To jest po prostu miejsce członków polskiego rządu. Zasiadają na czele jednego z bocznych stołów. Kierownictwo komisji czy parlamentu zasiada przy stole prezydialnym. Miałem wielki przywilej i zaszczyt przez dwie kadencje zasiadać za stołem prezydialnym sejmowej Komisji Infrastruktury. Bardzo miło wspominam ten czas. Często zazdroszczę kolegom z Komisji, zwłaszcza z prezydium.

Szanowni państwo, pan przewodniczący za przyczyną Komisji zwrócił się do resortu o przygotowanie informacji na temat bardzo konkretnych przedsięwzięć. Pozwolą państwo, że na tyle, na ile będę potrafił, wyrażę stanowisko rządu w tej sprawie. Będę posiłkował się również pomocą dyrektorów departamentów, którzy wraz ze mną przygotowali te informacje.

Szanowni goście, ukraińscy parlamentarzyści, panie przewodniczący, za pana przyczyną, jak też na pana ręce składam podziękowanie za zainteresowanie się tymi problemami, które nas obopólnie dotyczą. Z jednej strony, dobra komunikacja jest warunkiem dobrej współpracy. Z drugiej strony, jest ona pochodną dobrej współpracy, dobrych relacji pomiędzy państwami. Dzisiaj bardzo zależy nam na tym, aby sieć drogowa, komunikacyjna, kolejowa pomiędzy Polską a Ukrainą nie tworzyła niepotrzebnych zatorów, nie była utrudnieniem, ale aby ułatwiała bezpośrednie kontakty – nie tylko kontakty podróżnych, kontakty turystyczne, ale w szczególności kontakty i relacje gospodarcze. Jeżeli w sposób zdecydowany pokonamy wąskie gardła i udrożnimy blokujące się korytarze drogowe czy kolejowe, w ruchu pieszym czy samochodowym, tym szybciej powrócimy do normalnych relacji pomiędzy naszymi państwami – takich relacji, na jakie mamy nadzieję już od lat, a które zapewne przed nami.

Zostałem zapytany o możliwość przywrócenia komunikacji kolejowej na trasie Przemyśl – Lwów. Pragnę poinformować państwa, że w chwili obecnej takie połączenia w relacji Przemyśl – Medyka – Lwów są realizowane, podobnie jak w relacji Warszawa Zachodnia – Dorohusk – Kijów. Kursują pociągi nocne. Pociągi te prowadzą wagony bezpośrednio z Warszawy, jak i z Wrocławia. W drugim przypadku, w relacji Warszawa – Dorohusk, pociąg nocny „Kiev-Express" kursuje obecnie z Warszawy Zachodniej przez Lublin, Chełm i Dorohusk do Kijowa. Obecnie w rozkładzie na odcinku Przemyśl – Lwów ruch pasażerski obsługiwany jest przez pociągi o charakterze dalekobieżnym.

Pan dyrektor Departamentu Kolejnictwa podpowiada mi tutaj, że pracujemy nad kwestią ewentualnego uruchomienia połączeń kolejowych realizowanych przez pociągi, które będą prowadzone za pomocą lokomotyw spalinowych. To są takie rozwiązania... Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Tomasz Buczyński:

Szanowna Komisjo, szanowni parlamentarzyści...

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę się przedstawić do protokołu. Jest to bardzo potrzebne. To jest moja prośba do wszystkich, którzy będą zabierali głos.

Dyrektor departamentu MIB Tomasz Buczyński:

Tomasz Buczyński dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Rzeczywiście, jak już przedstawiciele strony ukraińskiej wspominali, składy elektryczne w tej chwili nie mogą jeździć po torach polskich z uwagi na przepisy związane z certyfikacją i dopuszczeniem tych składów do ruchu po naszych torach. Natomiast jest do rozważenia także kwestia uruchomienia tych połączeń za pomocą składów spalinowych. Wiemy też, że w przypadku Mistrzostw Euro 2012 takie składy strona ukraińska uruchamiała u siebie, więc jest pytanie, czy takie składy mogłyby być użyte i temat jest do dyskusji. Tu można się poruszać składami elektrycznymi po dopuszczeniu, natomiast w tej obecnie spalinowymi.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Tak, panie prezesie. Przepraszam państwa bardzo.

Otóż to był jeden z tematów mojej rozmowy z panem ministrem Omelanem – tej rozmowy, która miała miejsce podczas spotkania bilateralnego, jakie odbyło się tuż przed posiedzeniem Komisji. Chodzi o sprawę połączenia między Lwowem a Przemyślem, ale także przejdziemy za chwilę do bardzo interesującego, frapującego pomysłu, który również był w trakcie tego spotkania omawiany. Pojawiają się też tutaj pewne propozycje rozwiązania tego problemu. Z panem ministrem Omelanem ustaliliśmy, że w połowie grudnia rozpocznie pracę polsko-ukraiński zespół, który na forum czysto roboczym ma omówić i rozwiązać problemy organizacyjne w zakresie transportu kolejowego, jak i zespół, który będzie szukał rozwiązań problemów w transporcie drogowym.

Podczas dzisiejszego spotkania uzgodniliśmy, że warto pochylić się nad propozycją użycia taboru o szerszym rozstawie osi i wykorzystania tego taboru do realizacji połączeń kolejowych Przemyśl – Lwów. Szanowni państwo, to jest do zrobienia. Dzisiaj brakuje certyfikatów, ale od tego jesteśmy, abyśmy uzupełniali brakujące elementy, abyśmy dopuszczali do ruchu pociągi, które będą miały odpowiednie certyfikaty. Jesteśmy to w stanie zrobić. To jest kwestia dobrej woli. Myślę, że jest tak dużo dobrej woli i dużo dobrych emocji, że jesteśmy w stanie pokonać te – stosunkowo nieduże – trudności. Jakie to są trudności? Propozycja związana z możliwością przywrócenia komunikacji kolejowej na trasie Przemyśl – Lwów poprzez wyeliminowanie konieczności przekładania wózków kołowych, na których jadą pociągi, aby pociąg mógł wjechać na wąski tor i przejechać do Przemyśla, jest do zrealizowania. To jest przedmiotem naszych wstępnych ustaleń z panem ministrem Omelanem. Przekładanie tych wózków czy zmiana wózków na węższe tory zabiera dwie godziny. Odległość między Lwowem a Przemyślem to 100 km. Szanowni państwo, musimy tę przeszkodę wyeliminować.

Mało tego, jesteśmy zdeterminowani, aby tak regulować połączenia Przemyśl – Lwów na szerokim torze, żeby komunikować pociągi relacji Przemyśl – Lwów z pociągami Intercity i pociągami Przewozów Regionalnych, aby umożliwić bezproblemową podróż w głąb naszego kraju wszystkim tym, którzy przyjeżdżają z Ukrainy, ale także wszystkim tym, którzy chcieliby z Polski jechać na Ukrainę. To jest do zrobienia i myślę, że to warto zrobić.

Pan dyrektor Buczyński podpowiada mi tutaj, aby jeszcze jeden wątek rozwinąć. Myślę, że nie będziemy teraz zbyt szczegółowymi informacjami zaciemniali głównego przekazu. Jest wola współpracy. Są pomysły i ludzie, którzy te pomysły są w stanie zrealizować. My to chcemy zrobić. Myślę, że te działania są przed nami. Musimy przejść do realizacji, nie tylko i wyłącznie do deklaracji, czyli z poziomu deklaratywności do realizacji.

Wreszcie, szanowni państwo, odnosimy się do problematyki trasy Via Carpatia. Przypomnę naszym koleżankom i kolegom z Ukrainy, parlamentarzystom i wszystkim gościom, że Via Carpatia to projekt, który był animowany przez obecnego tutaj pana marszałka Władysława Ortyla i wspierany przez pana marszałka Kuchcińskiego. W październiku 2006 r. Via Carpatia stała się realnym projektem za przyczyną śp. pana prezydenta profesora Lecha Kaczyńskiego, kiedy to w Łańcucie Grupa Wyszehradzka podpisała porozumienie w tej sprawie. Było podejmowanych wiele inicjatyw. Był czas, kiedy ten projekt był bardzo mało popularny. Kiedy Prawo i Sprawiedliwość objęło kierownictwo rządu w tym kraju, wróciliśmy do tego projektu z całą siłą i z całą energią.

W marcu br. na zaproszenie ministra infrastruktury i budownictwa w Warszawie spotkali się ministrowie transportu i ich przedstawiciele z wielu krajów europejskich, przez terytorium których przebiega projektowana Via Carpatia. Byli tam również przedstawiciele rządu Ukrainy, za co im dziękuję dzisiaj. Byli tam także przedstawiciele rządu Turcji. Byli tam wszyscy ci, którzy zainteresowani są realizacją tegoż przedsięwzięcia, jakże ważnego dla państw części wschodniej Unii Europejskiej. Mówię o państwach części wschodniej UE, bo to nie jest tylko szlak komunikacyjny w wymiarze państwa polskiego niezbędny dla funkcjonowania gospodarki. To jest korytarz komunikacyjny, który jest niezbędny dla pobudzenia gospodarczego państw części wschodniej UE i nie tylko państw UE, ale także sąsiadów poprzez odnogi, które dzisiaj doskonale są już widoczne na tym grafie, który jest wyświetlony dzisiaj na slajdzie.

Dzisiaj mamy podpisane porozumienie. Jest wielu sygnatariuszy – Litwa, Polska, Ukraina, Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria, Grecja, Turcja, obserwatorzy z Czech. Z wieloma prowadzimy rozmowy. Efektem tych rozmów będzie formalne przystąpienie do tegoż porozumienia.

A co jest celem? Celem jest działanie polegające na rewizji przebiegu korytarzy komunikacyjnych sieci bazowej w Europie i wpisanie tegoż szlaku Via Carpatia do sieci bazowej TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej). To pozwoli uzyskać finansowanie na jego realizację. Ta inicjatywa zjednuje sobie swoich sympatyków po stronie Komisji Europejskiej. Z dużą sympatią odnosi się do tej koncepcji pani Violeta Bulc. Dzisiaj pani Violeta Bulc była naszym gościem na jednej z konferencji w Warszawie i mieliśmy również okazję rozmawiać na ten temat. Rozmawiamy o tym przy okazji innych spotkań, gdziekolwiek w Europie organizowane są przedsięwzięcia z zakresu infrastruktury komunikacyjnej. Pani komisarz Violeta Bulc jest bardzo przychylna temu projektowi. Bodajże przed dwoma miesiącami pani Trautmann, koordynator korytarza komunikacyjnego Via Baltica, bardzo pozytywnie odniosła się również do tego projektu, uznając go za wielki sukces, bo tak określiła tę inicjatywę państw części wschodniej UE.

Szanowni państwo, wobec wystąpienia pana przewodniczącego jestem winien informację o stanie zaawansowania prac. O tym mówiliśmy również na spotkaniu z panem ministrem Omilanem. Otóż pragnę poinformować, że część główna, ale także i odnogi, to nie jest tylko i wyłącznie projekt przyszłości, jeżeli chodzi o Polskę. Zresztą zaraz omówię, jak wygląda sytuacja dalej, poniżej, idąc na południe Europy.

Dzisiaj jesteśmy w trakcie realizacji odcinków od Rzeszowa do Lublina drogą krajową S19. Praktycznie rzecz biorąc, dzisiaj jesteśmy albo na etapie przygotowania, albo bezpośredniej realizacji. Są odcinki drogi S17 – to jest odnoga trasy Via Carpatia – z Lublina

do Warszawy. Dzisiaj również w takim stanie realizacyjnym są kolejne odcinki drogi ekspresowej S7. Jesteśmy na etapie przygotowania do realizacji albo skierowania niebawem do realizacji odcinka z Rzeszowa do granicy państwa, czyli Rzeszów – Barwinek.

Miałem okazję rozmawiać ze słowackim ministrem transportu. W czasie bilateralnego spotkania pan minister zapewnił mnie, że priorytetem rządu Słowacji jest odcinek trasy Via Carpatia na terenie Słowacji. W czasie spotkania z węgierskim ministrem rozwoju w Budapeszcie przed trzema miesiącami pan minister zapewnił mnie, że bardzo intensywnie realizowane jest przedsięwzięcie na terenie Węgier. W Rumunii również przygotowują się do realizacji tegoż odcinka z nadzieją na łączenie go z odnogami trasy Via Carpatia i połączenie z Konstancą. Wpisując się w grono państw wspierających tę inicjatywę, Bułgaria również ma nadzieję na połączenie swojego obszaru, w tym swoich portów czarnomorskich, z trasą Via Carpatia. Szanowni państwo, dzisiaj Turcy mówią, że Via Carpatia jest dla nich jednym ze strategicznych ciągów komunikacyjnych, ale takie głosy docierają też chociażby z Iranu. To przedsięwzięcie staje się przedsięwzięciem już ponadeuropejskim. To nie jest przedsięwzięcie lokalne.

Bardzo dziękuję za to, że strona ukraińska zwróciła nam uwagę na kwestię autostrady A1 i tego wąskiego odcinka. Mogę państwa poinformować, że 70-kilometrowy odcinek został również skierowany do realizacji w ciągu autostrady A1.

Szanowni państwo, wskazuję na odnogi, bo one przecież stanowią o możliwości połączenia portów Bałtyku, Morza Czarnego, Adriatyku i Morza Egejskiego. Dla nas niezmiernie ważne jest to, że zespół portów Trójmiasta będzie miał bezpośrednie połączenie chociażby z Odessą lub Konstancą, albo będzie dostępny dla portów Morza Egejskiego czy też Adriatyku, bo przecież, jak powiedziałem, toczą się dalej rozmowy z sąsiadami trasy Via Carpatia. Szanowni państwo, jeżeli działania strony ukraińskiej – zgodnie zresztą z tym, co mówił dzisiaj pan minister Omelan – zostaną zrealizowane, jeśloi chodzi o połączenie autostrady A4 od granicy państwa z systemem drogowym Ukrainy, mam nadzieję na to, że towary z Odessy nie będą omijały Rzeczpospolitą i trafią również do portów Trójmiasta, podobnie jak towary z portów bałtyckich, m.in. z portów w Gdyni i Gdańsku trafią do Odessy.

Niezmiernie ważna dla nas jest poprawa infrastruktury w transporcie kolejowym. Pragnę poinformować albo przypomnieć, że w dalszym ciągu realizujemy modernizację szlaku kolejowego E30 na linii Kraków – Rzeszów – Medyka. Niebawem, czyli w roku przyszłym, ruszy modernizacja linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa – Lublin.

Pojawiła się koncepcja połączenia kolejowego, które jest w części transeuropejskie, łączącego Kijów, Wrocław, Drezno i Paryż. To jest inicjatywa, która pojawiała się w czasie wielu dwustronnych spotkań polsko-ukraińskich i nabiera teraz charakteru w części transeuropejskiego. Ona jest do zrealizowania. Należy przeprowadzić analizy ekonomiczne tego przedsięwzięcia. Jestem przekonany, że w sytuacji, kiedy potwierdzi się teza, że poza potrzebą organizacji takiego połączenia jest jeszcze dla niego uzasadnienie ekonomiczne albo jest decyzja, że państwo będzie dofinansowywało to połączenie, warto ten pomysł zrealizować. Ta koncepcja będzie przedmiotem analizy zespołu polsko-ukraińskiego, który będzie pochylał się nad problemami kolejowymi.

Szanowni państwo, wraz ze mną w posiedzeniu Komisji uczestniczą dyrektorzy Departamentu Kolejnictwa, Departamentu Dróg Publicznych, Departamentu Strategii Transportu i Współpracy Międzynarodowej oraz prezesi i przedstawiciele zarządów spółek kolejowych. Jesteśmy otwarci na państwa pytania i debatę. Cieszę się, że możemy dzisiaj o tych problemach rozmawiać na posiedzeniu wyjazdowym Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Rzeczywiście, nie przywitałem, ale zrobię to w tej chwili. Witam więc bardzo serdecznie pana Mirosława Pawłowskiego prezesa zarządu Polskich Kolei Państwowych SA. Panie prezesie, proszę się pokazać. Witamy bardzo serdecznie pana Marka Chraniuka prezesa PKP Intercity i pana Włodzimierza Żmudę członka zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych. Skład jest najmocniejszy z możliwych, używając terminu piłkarskiego.

Proszę państwa, za chwileczkę zaproszę do wypowiedzi wiceministra spraw wewnętrznych i administracji pana Jakuba Skibę. Natomiast wcześniej krótkie pytanie chciał zadać pan przewodniczący, nasz gość. Myślę, że będzie to krótkie pytanie. Bardzo proszę, udzielam głosu.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Panie ministrze, mam pytanie w sprawie trasy kolejowej Kijów – Paryż. Pan minister mówił o modernizacji polskiej infrastruktury. Mam krótkie pytanie. Na jaką prędkość są obliczone te tory? To pierwsze, krótkie pytanie.

Po drugie, mam zastrzeżenie, które u nas powstało w toku dyskusji w Komitecie do spraw Transportu. Chodzi o międzynarodowe przewozy kolejowe. Tutaj powstaje kwestia taryfy, ponieważ obecnie cena biletu za połączenie Lwów – Wrocław wynosi około 80–100 dolarów. W takich warunkach to połączenie kolejowe zaczyna już przegrywać konkurencję z liniami lotniczymi. Jak pan to odbiera? Może specjaliści z PKP pomogą rozwiązać tę kwestię.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, trwają prace modernizacyjne na trasie E30. To jest ten główny ciąg kolejowy od zachodniej do wschodniej granicy państwa polskiego. Za chwilę pan prezes PKP PLK odpowie na pytanie w części czysto technicznej, czyli co do prędkości.

Jeżeli chodzi o kwestie ekonomiczne, to bardzo wyraźnie jeszcze raz podkreślę, że należy przeprowadzić analizy ekonomiczne tego przedsięwzięcia. Jeżeli z analiz ekonomicznych wynika, że warto, to nie mamy nic przeciwko temu. To potwierdziliśmy w rozmowie z panem ministrem Omelanem, jak pan był przecież tego świadkiem, ale jeszcze raz powtarzam, że przede wszystkim wskaźniki ekonomiczne będą tutaj miały zasadnicze znaczenie i będą odgrywały podstawową rolę, jeżeli chodzi o kwestię decyzji co do możliwości uruchomienia takiego połączenia kolejowego. Ta koncepcja wydaje się być bardzo interesująca, bardzo ciekawa, ale też może być zastąpiona tą koncepcją, o której mówiliśmy, czyli połączeniem Lwowa z Przemyślem szerokim torem z nawiązaniem do kolejnych połączeń kolejowych w głąb Europy, bo nie tylko w głąb Rzeczypospolitej.

Bardzo proszę, jeżeli ktoś z panów dyrektorów...

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam bardzo, panie ministrze. Myślę, że nie będziemy zagłębiać się w szczegóły, bo dzisiaj nie będziemy ustalać cen biletów. Natomiast bardzo proszę, żebyśmy pamiętali też o tym, że jutro mamy drugą część posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury po stronie ukraińskiej. Tam też możemy bardzo wnikliwie rozważać te szczegóły, o które pan przewodniczący zapytał.

Mam przywilej prowadzenia posiedzeń i dosyć często z niego korzystam. Panowie posłowie wiedzą o tym, więc będę starał się zbyt szczegółowe pytania uchylać, jeśli to jest po prostu... Tak uważam. Bardzo przepraszam, ale na razie głosu nie udzielam panu prezesowi z PKP PLK. Na pewno udzielę tego głosu w stosownym czasie. Natomiast witam jeszcze przedstawiciela PKP Cargo pana Wiesława Kiełbasę, o którym zapomniałem. Wiadomo, że masa towarowa to też interes gospodarczy. Bardzo serdecznie witam.

Teraz chciałem udzielić głosu panu wiceministrowi Jakubowi Skibie. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Jakub Skiba:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie marszałku, panie ministrze, pani wojewodo, panie gubernatorze, szanowni panie i panowie posłowie oraz radni, szanowni państwo, chciałbym przede wszystkim wyjaśnić, że występuję tutaj w dwojakiej funkcji. Po pierwsze, jako sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji odpowiedzialny za sprawy graniczne. Po drugie, jako współprzewodniczący Polsko-Ukraińskiej Międzyrządowej Rady Koordynacyjnej do spraw Współpracy Międzyregionalnej. Moim współprzewodniczącym jest pan minister Wiaczesław Nehoda. Jest to wiceminister rozwoju regionalnego, budownictwa, mieszkalnictwa i usług komunalnych Ukrainy. To gremium jest jednym z ważnych forów dyskutowania i rozwiązywania problemów infrastruktury granicznej, w tym infrastruktury komunikacyjnej.

Niniejszym chciałbym właśnie państwu przedstawić skondensowane sprawozdanie dotyczące tych tematów, które są najistotniejsze dla obrad rady. Przede wszystkim zasada, która nam tutaj towarzyszy, jest taka, że po obu stronach granicy infrastruktura powinna być komplementarna i posiadać taki sam standard. To jest warunek podstawowy udrożnienia wszystkich przejść granicznych, które istnieją do tej pory i tych, które są planowane. W praktyce oznacza to, oczywiście, położenie bardzo dużego nacisku na poprawę infrastruktury po stronie ukraińskiej, ponieważ ona w wielu przypadkach musi być poprawiona po to właśnie, żeby ciągi komunikacyjne i przejścia graniczne udrożnić. Oczywiście, to nie oznacza, że również po stronie polskiej nie należy jeszcze bardzo wielu prac wykonać.

Proszę państwa, oczywiście, podstawowym tematem w tym momencie, takim szczegółowym, jest separacja ruchu osobowego od towarowego na drogowym przejściu granicznym Korczowa – Krakowiec. Jest to podstawowe przejście graniczne między Polską a Ukrainą na strategicznym szlaku. Po wybudowaniu autostrady A4 trzeba myśleć o kontynuowaniu tego korytarza komunikacyjnego w postaci autostrady M10 po stronie ukraińskiej. W tym zakresie należy przedsięwziąć jeszcze cały szereg konkretnych inwestycji, które rzeczywiście doprowadzą to przejście do – jak powiem – europejskiego poziomu. Oceniamy, że po przeniesieniu ruchu osobowego na autostradę A4 i po stworzeniu nowego terminala pasażerskiego dotychczasowe przejście graniczne zostanie przekształcone w terminal celny, a jego przepustowość w ruchu towarowym wzrośnie o około 50%, czyli to jest bardzo znaczący postęp, który przynajmniej w dużej części rozwiąże istniejące problemy.

Ponadto przygotowujemy trzy duże inwestycje. Po pierwsze, nowe przejście graniczne w Malhowicach – Niżankowicach. Ten teren mieli państwo okazję dzisiaj oglądać. Pani wojewoda podkarpacka otrzymała ze środków rezerwy celowej w 2016 r. środki na opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego. Natomiast w budżecie na przyszły rok zabezpieczono środki na ten cel w wysokości niemal 800 tys. zł. Chodzi o przygotowanie pełnej dokumentacji projektowej.

Po drugie, planujemy kompleksową modernizację kolejowego przejścia granicznego Przemyśl – Mościska, obejmującego zarówno część osobową, jak i towarową. W tym zakresie w budżecie na 2017 r. są przewidziane środki w wysokości niemal 3 mln zł na opracowanie dokumentacji projektowej. Łączny koszt planowanej inwestycji szacowany jest na ponad 35 mln zł.

Po trzecie, w drugiej połowie 2016 r. zostały rozpoczęte prace koncepcyjne nad kompleksową modernizacją drogowego przejścia granicznego w Dorohusku. Tam też jest bardzo poważne tzw. wąskie gardło. Jest to jeden z kluczowych kanałów komunikacyjnych między Polską a Ukrainą. Do końca br. wojewoda lubelski ma opracować program funkcjonalno-użytkowy rozbudowy przejścia, które zostało otarte w 1990 r., ale ostatnia modernizacja miała miejsce ponad 10 lat temu. Obecnie jest to przejście absolutnie niewystarczające i już przestarzałe.

Muszę tutaj również wskazać na jeden przykład negatywny, dotyczący właśnie braków w utrzymaniu pewnego standardu infrastruktury drogowej po obu stronach granicy. To jest przejście graniczne w Budomierzu, które jest nie w pełni funkcjonalne, nie w pełni wykorzystane, zwłaszcza przez autobusy i samochody ciężarowe, ponieważ w chwili obecnej absolutnie nie pozwala na to stan dróg dojazdowych od strony ukraińskiej.

Oczywiście, remedium na wszystkie te problemy, kłopoty i plany ma być m.in. wspomniany już dzisiaj kilkakrotnie kredyt rządu polskiego dla Ukrainy w wysokości 100 mln euro. Obecnie trwa procedura uzgodnieniowa. Propozycje strony polskiej zostały przedstawione. Niedawno zostały również przedstawione wstępne propozycje strony ukraińskiej. Obie propozycje są zasadniczo zbieżne, aczkolwiek jest kilka rozbieżności. Musi nastąpić teraz proces uzgodnieniowy. Jak najszybciej musimy także wspólnie dokonać konkretyzacji wszystkich projektów infrastrukturalnych. Przypomnę, bo ta kwestia się była poruszana w mediach, że na modernizację infrastruktury drogowej planuje się przeznaczyć 68 mln euro z tych 100 mln euro.

Rząd polski i rząd ukraiński wspólnie muszą jak najszybciej powołać komisję, która będzie konkretyzowała i precyzowała tę listę. Takie było właśnie ustalenie podjęte

na posiedzeniu rady międzyrządowej, które się odbyło niecały miesiąc temu. W trakcie tego posiedzenia poświęcono również bardzo wiele czasu na kwestię planów rozwoju infrastruktury kolejowej, upatrując w tym ogromną szansę dla wzmocnienia istniejących kanałów transportowych. Oczywiście, warunkiem powodzenia tych wszystkich przedsięwzięć jest ich opłacalność ekonomiczna, o czym pan minister Adamczyk już dzisiaj mówił.

Chciałbym wskazać szczególnie na dwie kwestie, które były dzisiaj również wymieniane. Chodzi o linię Przemyśl – Lwów, oczywiście, ale także o drugie, bardzo ważne połączenie, które daje szansę na szersze związki regionalne, tzn. linię prowadzącą przez Przemyśl, Chyrów, Ustrzyki Górne, Zagórz, Sanok i później Medzilaborce na Słowacji. Muszę państwu powiedzieć, że w dniu jutrzejszym będę współprzewodniczył posiedzeniu Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej do spraw Współpracy Transgranicznej. Zostałem również upoważniony przez mojego ukraińskiego kolegę do poruszenia tej kwestii właśnie w trakcie jutrzejszych obrad polsko-słowackiej komisji transgranicznej.

Chciałbym również powiedzieć, bo musimy rozmawiać zupełnie szczerze i otwarcie, że w obszarze infrastruktury kolejowej, jak do tej pory, postępuje daleko idąca degradacja tej infrastruktury. To jest czynnik, który powinniśmy jak najszybciej zmienić. Dla przykładu, 29 października br. zostało zawieszone kursowanie pociągu relacji Wrocław – Lwów w związku z wyeksploatowaniem technicznym zestawów kołowych wagonów pasażerskich oraz brakiem części zamiennych do ich konserwacji. Kolejowe przejście graniczne Krościenko – Chyrów jest nieczynne od 10 listopada 2010 r., kiedy Podkarpacki Zakład Przewozów Regionalnych w Rzeszowie na stałe zawiesił kursowanie pociągu osobowego relacji Zagórz – Chyrów ze względu na dewastację taboru. Natomiast 14 grudnia 2013 r. wyłączona z eksploatacji została linia kolejowa nr 108 w relacji Nowy Zagórz – Krościenko. Po prostu musimy jak najszybciej podjąć działania, żeby zapobiec tej dewastacji i degradacji istniejącej infrastruktury.

Oczywiście, nie brakuje również przykładów pozytywnych. Chciałbym wskazać na fakt, że kolejowe przejście graniczne Krościenko – Chyrów zostało kompleksowo zmodernizowane w latach 2006–2009 ze środków funduszu Schengen (Funduszu Granic Zewnętrznych) oraz budżetu państwa polskiego. Chciałbym również podkreślić, że nadzorowana przeze mnie Straż Graniczna jest przygotowana do wznowienia kontroli granicznej pociągów. To jest, oczywiście, akcent pozytywny, ale ponieważ jestem zobowiązany do przedstawiania państwu rzeczywistego stanu rzeczy, więc proszę mi wybaczyć, że mówiłem nie tylko o sprawach przyjemnych, ale również o tym, jaka jest realna strona spraw.

Głęboko wierzę, że dzisiejsze posiedzenie przyniesie nowy impuls w rozwoju tej współpracy, bo tylko razem Polska i Ukraina są w stanie dokonać istotnego przełomu w poprawie właśnie tej infrastruktury drogowej i kolejowej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Chciałem zapytać stronę polską, a w szczególności państwa posłów, czy macie do tej części jakieś pytania. Czy państwo chcieliby się odnieść? Jesteśmy tu gospodarzami, więc chciałbym także udzielić głosu parlamentarzystom. Widzę, że zgłasza się pan Wojciech Buczak. Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Postaram się bardzo krótko. Odniosę się właśnie do ostatniej kwestii, o której mówił pan minister Skiba. Linia Przemyśl – Malhowice – Chyrów i później Krościenko, Ustrzyki itd. Linia, która w tej chwili jest martwa, a przed laty była żywa. Dzisiaj rozmawialiśmy też o tym na przejściu drogowym w Malhowicach.

Mam pytanie do pana ministra, ale też i do gości z Ukrainy. Czy jest możliwy powrót do tego, że pociąg będzie kursował na tej linii? Zresztą linii niedawno w społeczny sposób oczyszczonej z krzaków i odnowionej przez wielkich pasjonatów kolei. Społecznie, oddolnie zrobili to ludzie, którzy po prostu chcą, żeby ta linia ożyła. Czy jest możliwy powrót do sytuacji, że pojedzie pociąg bez odprawy celnej, a jeśli ona być musi, to z odprawą uproszczoną, przejeżdża przez teren Ukrainy, wraca na teren Polski i potem z powrotem?

Myślę, że warto podjąć wspólne wysiłki, aby doprowadzić do takiej sytuacji, że pociąg po tej linii może kursować. Mało tego, idźmy dalej, żeby tym pociągiem mogli też podróżować obywatele ukraińscy, którzy np. w Chyrowie mogliby do tego pociągu wsiąść. Pytanie: Czy to jest możliwe?

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Poprosiłbym o odpowiedź na to pytanie członka zarządu pana Remigiusza Paszkiewicza, ale nie wiem, czy... Przepraszam. Jest z nami Iwan Stepanowycz Hrunyk, naczelnik lwowskiej filii Kolei Ukraińskiej, jaka bezpośrednio się tym zajmuje. Może byłby łaskaw odpowiedzieć?

P.o. naczelnika Filii Regionalnej „Kolej Lwowska" Publicznego Towarzystwa Akcyjnego „Kolej Ukraińska" Iwan Hrunyk:

Dziękuję. Szanowni panie i panowie, pytanie dotyczyło linii Krościenko – Chyrów – Przemyśl. Proszę pokazać ósmy slajd z mojej prezentacji. To pomoże w wyjaśnieniu tego zagadnienia.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Iwanie Stepanowyczu, prezentację szeroko przedstawimy jutro.

P.o. naczelnika „Kolei Lwowskiej" Iwan Hrunyk:

Rozumiem.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Wystarczy krótko odpowiedzieć na pytanie o Chyrową. To raz. Po drugie, wyraźnie powiedzieć też o przygotowaniu Kolei Ukraińskiej, jeśli chodzi o pociągi Intercity ze Lwowa do Przemyśla.

P.o. naczelnika „Kolei Lwowskiej" Iwan Hrunyk:

Otóż na mapie można tutaj zobaczyć połączenie Krościenko – Chyrów – Niżankowice. Do 2007 r. było tam połączenie realizowane przez tabor na wąskich torach (1435 mm). Obecnie ta infrastruktura nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, lecz Kolej Lwowska jest gotowa do restauracji torów i wszystkich niezbędnych obiektów infrastruktury do wznowienia połączenia Krościenko – Niżankowice – Przemyśl. Jeśli chodzi o koszty niezbędne dla wznowienia całego odcinka Krościenko – Niżankowice, potrzebujemy 210 mln hrywien.

Odpowiadając na drugie pytanie, proszę o powrót do drugiego slajdu. Dziękuję. Szanowny panie ministrze, było pytanie skierowane do Komitetu do spraw Transportu Najwyższej Rady Ukrainy, dotyczące możliwości kursowania pociągu Intercity z Lwowa do Przemyśla. Tak naprawdę, jak widać na mapie pokazanej na slajdzie, mamy wprowadzone szerokie tory (1520 mm) do Przemyśla. Dlatego możliwe jest połączenie Kijów – Lwów – Przemyśl w systemie Intercity.

Wspólnie z panem Suwalskim, inżynierem z Polski i panem Kirpą, byłym ministrem transportu i komunikacji, był zrealizowany ambitny projekt na stacji Mościska II, kiedy to wózki kołowe automatycznie zmieniały rozstaw, dostosowując się do zmiany torów z 1520 mm na 1435 mm. To działało w ruchu, bez zatrzymywania pociągu.

Niestety, na dzień dzisiejszy – tak po stronie polskiej, jak i po stronie ukraińskiej – ten tabor, który mógł pracować w tym systemie, już został zużyty. Dlatego obecnie, jeżeli chodzi o pociągi pasażerskie na trasie Kijów – Przemyśl – Wrocław, musimy na stacji Przemyśl w ciągu dwóch i pół godziny zmieniać wózki kołowe, żeby dalej pojechać już po wąskich torach (1435 mm). Z tego powodu obecnie proponujemy wykorzystanie szerokotorowego odcinka trasy Lwów – Przemyśl z przesiadką do polskich pociągów pasażerskich na stacji Przemyśl.

Już rozmawialiśmy z panią wojewodą z województwa podkarpackiego w sprawie rozkładu. Jesteśmy gotowi zapewnić taki rozkład i taki ruch na odcinku Lwów – Przemyśl. Wracając jeszcze do informacji przewodniczącego komitetu co do Intercity, jeżeli naprawdę ten pociąg zostanie certyfikowany na polskich torach, to nie ma żadnego kłopotu z połączeniem Kijowa i Lwowa z Przemyślem jednym pociągiem Intercity. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na pytanie pana posła Wojciecha Buczaka odpowiada jeszcze minister Jakub Skiba.

Sekretarz stanu w MSWiA Jakub Skiba:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście, sprawa kursowania tego pociągu na odcinku Przemyśl – Chyrów – Ustrzyki jest na razie bardziej ideą niż skończoną koncepcją. To pytanie, które pan postawił, jest bardzo zasadne, dlatego że ono wkracza w samo meritum regulacji dotyczących przekraczania granicy i w wymiarze osobowym, i w wymiarze towarowym.

Mogę odpowiedzieć, że ta propozycja, której jeszcze nie ma, ale która niewątpliwie, o ile sprawa będzie miała swój ciąg dalszy... Takie rozwiązanie zostanie przygotowane, ale z jednym zasadniczym zastrzeżeniem. Ono musi w pełni odpowiadać obowiązującym w danym momencie regulacjom europejskim. Naturalnie, tutaj mowy nie będzie o jakimś wyłomie w systemie. Mamy różnego rodzaju rozwiązania typu mały ruch graniczny. Liczymy na to, że obowiązek wizowy dla Ukraińców zostanie zniesiony. Wszystkie te kwestie niewątpliwie ułatwią rozwiązanie tego problemu, ale – tak czy owak – prawo europejskie stosowane być musi. Kwestią będzie tylko znalezienie takich rozwiązań organizacyjnych i technicznych, które umożliwią jak najbardziej sprawne i płynne egzekwowanie tych właśnie regulacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Zgłasza się pan poseł Wojciech Bakun. Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Bakun (Kukiz15) – spoza składu Komisji:

Wojciech Bakun, poseł na Sejm. Mam pytanie zarówno do strony ukraińskiej, jak i polskiej, jeżeli chodzi o połączenie Przemyśl – Lwów. Cały czas mówimy o trasie międzynarodowej łączącej Kijów i Lwów z Przemyślem i o połączeniu Intercity, ale mam pytanie z punktu widzenia Przemyśla i Lwowa. Chodzi mi o czysto turystyczne połączenie tych miast szybkim szynobusem. Nie połączenie koleją stricte dalekobieżną, czy to elektryczną, czy spalinową, tylko czysto turystyczne, szybkie połączenie, które mogłoby łączyć Przemyśl z Lwowem w około godzinę. Dla Przemyśla i dla Lwowa jest to bardzo ważne z turystycznego punktu widzenia. Wiem, że takie rozmowy toczyły się pomiędzy organizacjami turystycznymi w Przemyślu i we Lwowie. Przez obie strony jest to akcentowane jako bardzo ważne.

W związku z tym mam dodatkowe pytanie do strony ukraińskiej. Jakie są dopuszczalne prędkości na trasie Przemyśl – Lwów po stronie ukraińskiej? Tego nie wiemy. Czy infrastruktura, która jest po tamtej stronie, dopuszcza stosowanie szybszego szynobusu? Oczywiście, po tych wszystkich badaniach, które trzeba przeprowadzić. Najprawdopodobniej chodziłoby o szynobus na szerokim torze, który wjeżdża do Przemyśla, łączący szybko te miasta.

Pytanie do pana ministra, chociaż go nie ma w tej chwili. Przepraszam, nie zauważyłem. Czy istnieje coś takiego odnośnie do połączenia kolejowego Przemyśl – Chyrów – Ustrzyki czy Przemyśl – Chyrów – Zagórz? W zasadzie chodzi mi o połączenia Przemyśla z Zagórzem. Czy istnieje procedura czegoś takiego jak przejazd tranzytowy bez zatrzymywania się pociągu? Tylko na zasadzie przejazdu przez obce terytorium, ale bez tych kontroli, o których wcześniej mówiliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Nie wiem, czy będziemy odpowiadać na te pytania.

Czy pan poseł zadowoliłby się pisemną odpowiedzią? Jeśli można prosić, bo mamy jeszcze kilka prezentacji, dobrze? Na pewno padło pytanie do pana ministra, więc będzie odpowiedź pisemna. Będzie miał to pan czarno na białym.

Natomiast teraz zgłasza się pan poseł Suchoń. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący. Panowie przewodniczący, szanowni goście, chciałem poruszyć dwie sprawy. Bardzo się cieszę, że jednak rozmawiamy tutaj bardzo otwarcie i konstruktywnie o tych połączeniach wschodu z zachodem czy też zachodu ze wschodem, ponieważ są to – zarówno dla naszego państwa, jak i dla naszych

partnerów z państw ościennych – bardzo ważne szlaki komunikacyjne, które pozwalają na rozwój gospodarczy naszych państw. Myślę, że ważne jest to, żebyśmy nadrabiali zaległości w szlakach z północy na południe, ale też nie zapominali o tym, że nasi sąsiedzi są również na wschodzie i na zachodzie. Te szlaki komunikacyjne jednak powinniśmy rozwijać, ponieważ będzie to skutkowało – tak jak powiedziałem – wzrostem gospodarczym, czego wszyscy sobie życzymy.

Chciałem zadać pytanie o certyfikaty, bo wielokrotnie od naszych partnerów ze strony ukraińskiej słyszeliśmy o konieczności wykonania badań i uzyskania certyfikatów na tabor kolejowy. Proszę o odpowiedź na piśmie ze strony ministerstwa. Chciałem zapytać, jakie są przeszkody, że tych certyfikatów jeszcze dzisiaj nie ma, czyli co trzeba wykonać i ile to kosztuje? Czy to nie są zbyt wysokie koszty? Wiem, że jeżeli chodzi o dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce, te koszty w niektórych miejscach można uznać za problematyczne, oględnie mówiąc. Bardzo prosiłbym o taką odpowiedź na pytanie o to, jaka to jest procedura, jak długo ona będzie trwała, jakie generuje koszty i czy nie można tego zrobić – że tak powiem – w duchu współpracy, w formie przyspieszonej, a nie tak, jak to zwykle bywa. Na tym zakończę swoją wypowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, bardzo dziękuję za wyrozumiałość. Tym bardziej, że pytanie jest raczej skierowane do Urzędu Transportu Kolejowego, więc dzisiaj tego wszystkiego tutaj pewnie nie rozstrzygnęlibyśmy, ale na pewno pan prezes Góra panu udzieli stosownej odpowiedzi.

Zgłasza się pan poseł Król z Bydgoszczy. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam krótkie pytanie, gdyby pan przewodniczący jednak pozwolił na odpowiedź dzisiaj, bo chciałem zapytać...

Mieliśmy tę przyjemność i zaszczyt, że oba nasze kraje wspólnie organizowały Euro 2012. Z tego, co pamiętam, wtedy po stronie ukraińskiej właśnie jeździły szynobusy, o które pan poseł wcześniej zapytał. Chciałem zapytać, gdzie i na jakich trasach są obecnie te szynobusy po stronie ukraińskiej wykorzystywane. Być może w ten prosty sposób udałoby się kwestię dotyczącą połączenia Przemyśla i Lwowa stosunkowo szybko rozwiązać.

Kwestia druga, ale tutaj zastrzegam się, że chciałem to pół żartem, pół serio powiedzieć do przyjaciół z Ukrainy. Nie chciałbym nikogo dotknąć. Zauważyłem, że państwo mówią o naszych torach „wąskie". Chciałem to tylko zauważyć i zapytać, czy to też jest tak, że o tych torach, które są po waszej stronie, mówicie np. „carskie". Takie, jak nasze są takie jak w całej Europie. W związku z tym, że Ukraina jest, była i będzie częścią Europy, życzyłbym sobie, żebyśmy mieli takie same, europejskie tory. Wtedy byłoby nam z całą pewnością o wiele łatwiej się komunikować, jeżeli chodzi o kolej. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. To było pytanie, oczywiście, bardzo integrujące.

Bardzo chcemy, żeby Ukraina była częścią Unii Europejskiej i robimy wszystko, a dzisiejsze spotkanie panów ministrów, kiedy słyszeliśmy... Państwo nie słyszeli, ale na pewno będzie komunikat o tym. Kiedy Ukraina stawia na polską trasę Via Carpatia, a Polska stawia na pomoc i chce pomagać w budowie dróg ukraińskich, jest najlepszym na to dowodem, więc nie mówmy o szerokościach torów, tylko mówmy o tych zdarzeniach i tych przyszłych, bardzo ważnych inicjatywach, gdzie dwa kraje – blisko siebie leżące – po prostu się popierają. Przeszłość zostawiamy. Mówimy dobrze o przyszłości, bo jest co robić i jest ogromna szansa na to, żebyśmy wspólnie razem podziałali dobrze dla ludzi po obu stronach granicy.

Czyli pytanie było, krótko mówiąc, tylko o autobusy szynowe. Czy jest możliwa odpowiedź ze strony ukraińskiej?

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Iwan Hrunyk będzie łaskaw odpowiedzieć.

P.o. naczelnika „Kolei Lwowskiej" Iwan Hrunyk:

Szanowni koledzy, jeszcze raz chcę powtórzyć, że jeśli chodzi o połączenie Krościenko – Chyrów, tutaj najlepszym rozwiązaniem – jak zaznaczył nasz minister Omelan na początku naszej narady – będzie stworzenie grupy roboczej złożonej z przedstawicieli polskiego kolejnictwa i Kolei Lwowskiej, żeby wypracować cały projekt i zaproponować jego realizację władzom jednego i drugiego państwa czy kierownictwu Kolei Ukraińskiej i PKP.

Jeżeli chodzi o połączenie Lwów – Mościska – Przemyśl, tutaj w ogóle nie ma żadnego kłopotu, ponieważ mamy szerokie tory (1520 mm) do samego Przemyśla. Dzisiaj pociągi pasażerskie jadą ze Lwowa do Przemyśla. Z trakcją elektryczną – elektrowozami Kolei Lwowskich – możemy tam wjechać. Nie ma też żadnych kłopotów, jeżeli chodzi o jakieś uzgodnienie rozkładu, o czym – powtórzę – rozmawialiśmy z wojewodą podkarpackim. Dziękuję.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Teraz mamy konkretną prośbę do pana prezesa PKP. Chodzi nam o uściślenie terminu udzielenia certyfikatu dla naszego taboru trakcyjnego, dla trakcji ukraińskiej. Prosimy o podanie konkretnej daty. Jak szybko można uzyskać takie certyfikaty?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że tutaj na rzeczy ewentualnie też będzie odpowiedź pisemna, dlatego że to jest znowu decyzja UTK i pana prezesa Ignacego Góry, którego dzisiaj tu nie ma. Natomiast obiecuję panu przewodniczącemu, że przekażę pisemną informację, jak się ma to wasze pismo do decyzji UTK.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Panie Bogdanie, proponuję podwójną kontrolę parlamentarną, z polskiej strony Komisji Infrastruktury, ze strony ukraińskiej Komitetu do spraw Transportu, co pomoże obu kierownictwom kolei – tak Kolei Ukraińskiej, jak i PKP – wyznaczyć krótkie terminy co do uruchomienia pociągu Intercity ze Lwowa do Przemyśla. Chodzi o kontrolę parlamentarną co do samej daty.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że wszyscy doskonale zrozumieli intencje. Zdecydowanie jesteśmy za takim rozwiązaniem. Okej. Bardzo dziękuję.

Czy są jakieś następne pytania ze strony państwa posłów? Nie słyszę. Wobec tego bardzo proszę panią wojewodę Ewę Leniart o krótką prezentację.

Wojewoda podkarpacki Ewa Leniart:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, panie marszałku, panie przewodniczący administracji lwowskiej, panie przewodniczący rady lwowskiej, szanowni państwo, zaproszeni goście. Zostałam zobligowana przez pana przewodniczącego do tego, aby moja prezentacja była krótka. Postaram się to uczynić, choć spraw, o których chciałabym powiedzieć, jest dużo. Na szczęście, część z nich moi przedmówcy już poruszyli, co w znaczący sposób pozwoli przychylić się do sugestii uczynionej przez pana przewodniczącego.

Zacznę jednak od sprawy bardzo ogólnej, ponieważ mówię w swoim imieniu i w imieniu marszałka województwa podkarpackiego pana Władysława Ortyla. Województwo podkarpackie jest najbardziej wysunięte na południe, jest także województwem, które chce stać się oknem dla Polski i dla Europy. Przede wszystkim marszałek województwa podkarpackiego – we współpracy ze swoimi odpowiednikami ze strony ukraińskiej – realizuje politykę współpracy transgranicznej przy wsparciu ze strony administracji rządowej. Mamy konkretne efekty tej współpracy, wymianę doświadczeń i współpracę gospodarczą, a także bardzo istotne relacje społeczne. Aby marzenie mieszkańców Podkarpacia było w pełni zrealizowane, abyśmy rzeczywiście byli oknem dla Polski i dla tej części Europy, musimy pracować tak, ażeby granica, która jest pomiędzy Polską a Ukrainą (na terenie województwa podkarpackiego jest to 240 km), nie była ścianą, ale łącznikiem.

Tak naprawdę temu służą istniejące drogowe oraz kolejowe przejścia graniczne. Na linii województwa podkarpackiego, czyli na 240 km, mamy 4 drogowe przejścia graniczne i 2 kolejowe. Pełne wykorzystanie potencjału tych przejść drogowych i kolejowych

jest szansą na to, ażeby linia graniczna nie była ścianą. Wspólnie z partnerem ukraińskim, czyli z panem przewodniczącym administracji lwowskiej, czynimy wszystko, aby tak było. Wiemy, że dużo się udało, ale jeszcze więcej mamy do zrobienia.

Prezentuję państwu na slajdzie drogowe przejście graniczne Korczowa – Krakowiec, o którym wspominał już pan minister Skiba. Jest to przejście bardzo ważne dla Podkarpacia i obwodu lwowskiego, ale także dla Polski i Ukrainy, do którego po stronie polskiej prowadzi autostrada A4, łącząca wschód z zachodem.

Niestety, jest to przejście nie w pełni wykorzystane z tego powodu, iż ustalenia pomiędzy rządem polskim i rządem ukraińskim zakładają rozdzielenie wzajemnego ruchu osobowego i towarowego. Aktualnie, niestety, całość odpraw jest realizowana na bazie starej infrastruktury przejścia, bez wykorzystania autostrady A4.

Chcielibyśmy, aby rozdzielenie ruchu nastąpiło jak najszybciej. Chodzi o to, aby można było wykorzystać planowaną ukraińską drogę magistralną. Nie wiemy, jak ona się będzie nazywała, ale chyba M10. Chcemy, aby znaczna część ruchu, przede wszystkim towarowego, odbywała się po szlaku autostradowym.

Pomimo tej istotnej niedogodności, jak państwo zwrócą uwagę na statystyki, jeśli chodzi o liczbę osób odprawianych, jest ona ciągle wzrastająca. Już w pierwszym półroczu br. zanotowaliśmy wzrost. Liczba osób – 1 733 500, liczba pojazdów – 657 218. Tak wygląda pierwsze półrocze.

Kolejne drogowe przejście graniczne Budomierz – Hruszew, wspomniane przez pana ministra Jakuba Skibę, zostało otwarte 2 grudnia 2013 r. Realizuje wspólne kontrole graniczne po stronie polskiej. To najmłodsze dziecko wojewody podkarpackiego, do którego po stronie polskiej prowadzi przebudowana droga wojewódzka nr 866 Lubaczów – Budomierz, natomiast po stronie ukraińskiej do przejścia prowadzi wąska, 10-kilometrowa droga z Niemirowa do Hruszowa, która jest w bardzo złym stanie. Jeśli spojrzymy na statystyki, w zasadzie każdy punkt odnotowuje wzrost, jeśli chodzi o liczbę odprawianych osób, samochodów osobowych, autobusów czy samochodów ciężarowych, pomimo tej istotnej niedogodności.

Kolejne przejścia graniczne to Krościenko – Smolnica i Krościenko – Chyrów. Są to drogowe i kolejowe przejścia graniczne.

Przejście drogowe Krościenko – Smolnica, które zostało otwarte w 2002 r., także realizuje wspólne kontrole graniczne, choć z pewnymi problemami, jeśli chodzi o infrastrukturę. Może zerknijmy jeszcze na statystyki. Odnotowujemy wzrost na przestrzeni ostatnich 3 lat, z małym spadkiem w przypadku liczby samochodów ciężarowych w 2015 r., spowodowanym względami dla wszystkich nas oczywistymi.

Mówiąc o przejściu kolejowym Krościenko – Chyrów, trzeba wspomnieć o tym, że tak naprawdę rozszerzenie ruchu granicznego o międzynarodowy ruch osobowy nastąpiło w 2002 r. Pan minister wspomniał o tym, że w 2009 r. został oddany do użytku ostatni budynek odpraw i zadaszony peron do obsługi pasażerskich połączeń kolejowych. W 2010 r. została podjęta decyzja o zawieszeniu połączenia kolejowego Jasło – Chyrów.

Może tylko warto w tym momencie powiedzieć o istotnej sprawie. To była trasa, po której kiedyś w XIX w. przebiegała pierwsza transkarpacka linia kolejowa o ogromnym znaczeniu strategicznym, bo łącząca Galicję z Węgrami, docelowo Budapeszt z twierdzą Przemyśl i Lwowem.

To było najmłodsze dziecko wojewody podkarpackiego realizujące odprawy na granicy polsko-ukraińskiej. Natomiast najstarszym jest przejście Medyka – Szeginie, otwarte w 1945 r. Jego największym zapewne atutem jest fakt, iż jest to jedyne przejście piesze realizowane w ruchu dwóch równoległych pasów o długości około 300 m. To przejście odległe od Przemyśla o 12 km, od Lwowa o mniej więcej 70 km. Niestety, także z niewykorzystanym potencjałem, ponieważ kolejowe przejście graniczne Przemyśl – Mościska nie jest w wystarczającym stopniu wykorzystywane, przynajmniej w odczuciu mieszkańców Podkarpacia.

Proszę także o odrobinę statystyki. Szanowni państwo, Medyka to jest 5,1 mln osób odprawionych w 2015 r. Tendencja jest wzrostowa. W pierwszym półroczu 2016 r. było 2 625 000 osób.

Po co w tak wielkim skrócie powiedziałam o tym, jak wyglądają statystyki? Dlatego że rozwijają się relacje pomiędzy Polakami i Ukraińcami oraz współpraca transgraniczna. Intensyfikuje się ruch osobowy, jak i ruch ciężarowy. Naszą intencją i naszą wolą jest to, żebyśmy mogli w pełni realizować odprawy, ażeby przejście przez granicę – przy zapewnieniu wszelkich wymogów, które przed polskimi służbami stawiają przepisy europejskie i przepisy polskie – było bezpieczne, ale minimalizowało czas, który na granicy należy stracić. W naszym odczuciu drogą do tego prowadzącą jest nie tylko poprawa istniejącej infrastruktury, ale i wykorzystanie potencjału już istniejących przejść, zarówno poprzez poprawę infrastruktury drogowej, która prowadzi do tychże przejść, jak też dywersyfikację, czyli przejęcie przynajmniej części ruchu przez kolej, bo ufamy, że wtedy kolejki na granicy będą zmniejszone. Stąd inicjatywa połączenia Przemyśl – Lwów, która może nie ma dużego znaczenia z punktu widzenia stolic, ale ma ogromne znaczenie nie tylko dla celów turystycznych, ale także dla rozwoju kontaktów między oboma regionami.

Bardzo dziękuję, ale poproszę jeszcze pana przewodniczącego o zgodę na to, ażeby w kilku słowach dyrektor Wydziału Infrastruktury Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego opowiedziała o przejściu granicznym, które powstanie. Dzisiaj je odwiedzaliśmy. Było jeszcze w szczerym polu, ale już w mocno zaawansowanej fazie przygotowań.

Na zakończenie powiem, że chciałabym, żeby przejścia drogowe i kolejowe wiązały się z taką szybkością odpraw, jak na lotniczym przejściu granicznym Rzeszów – Jasionka. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, oczywiście. Bardzo proszę panią dyrektor.

Dyrektor Wydziału Infrastruktury Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie Kamila Piech:

Dziękuję. Pani wojewodo, panie marszałku, panie przewodniczący, szanowne grono przedstawicieli władz samorządowych i rządowych z Ukrainy, szanowni państwo. Postaram się w sposób bardzo czytelny i obrazowy przedstawić państwu sytuację na planowanym przejściu Malhowice – Niżankowice. Można powiedzieć, że chodzi o zintensyfikowany zakres prac, które w ostatnich miesiącach były podjęte przez wojewodę podkarpackiego.

Dzisiaj w południowych godzinach wizytowaliśmy przejście z grupą parlamentarzystów ze strony polskiej, z samorządowcami i z przedstawicielami strony ukraińskiej. Widzieli państwo, jak w obecnej chwili wygląda teren na planowanym przejściu Malhowice – Niżankowice. W tym momencie pani wojewoda posiada prawo do gruntów (około 14 ha ziemi), na których będzie leżało planowane przejście Malhowice – Niżankowice. Czarną linią mamy tutaj zaznaczony teren.

Urząd wojewódzki podjął czynności zmierzające do stworzenia dokumentacji projektowej przejścia Malhowice – Niżankowice, by wykorzystać w pełni posiadany grunt. Na tym etapie został stworzony zarys programu funkcjonalno-użytkowego. Dnia 1 grudnia br. będziemy ten program funkcjonalno-użytkowy od wykonawcy odbierać wraz z całymi kosztorysami i szacunkowymi wartościami całego przejścia granicznego. Chciałabym podkreślić tyle, że przejście ma mieć charakter lokalny. Ruch, który będzie obsługiwany na przejściu, to będzie ruch osobowy i autobusy. Przewidywany też będzie ruch pieszy. W ślad za stworzonym programem funkcjonalno-użytkowym będzie stworzona dokumentacja projektowa przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice. To wszystko będzie się działo w roku 2017.

W związku z tym należy zwrócić uwagę na infrastrukturę graniczną po stronie Ukrainy, prowadzącą do przejścia Malhowice – Niżankowice. Na tych slajdach państwo widzą, jak wyglądają drogi dojazdowe po stronie ukraińskiej, które prowadzą do przejścia granicznego, w związku z tym tutaj niezbędne jest podjęcie stosownych działań, by ta infrastruktura drogowa była przejezdna i w pełni przygotowana do poruszania się samochodów osobowych i ciągu ruchu pieszego.

Na kolejnym slajdzie mamy harmonogram realizacji planowanej inwestycji. Program funkcjonalno-użytkowy, który został stworzony przy współudziale Straży Granicznej i Służby Celnej, zbliża się ku końcowi, w związku z tym 1 grudnia będziemy ten program odbierać. W tym momencie zarys programu funkcjonalno-użytkowego wygląda w ten sposób.

Przedstawiam teraz państwu schemat planowanego przejścia Malhowice – Niżankowice. To jest widok od strony wjazdowej z terenu ukraińskiego. Tutaj jest granica Polski i Ukrainy. Można powiedzieć, że tutaj jest droga wojewódzka nr 885, która jest w tym momencie w projektach dokonywanych przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich. Współpracujemy w tym zakresie z PZDW, aby ona była również w pełni zintegrowana z potrzebami przejścia granicznego.

Przejście będzie całkowicie po stronie polskiej. Obiekty będą zarezerwowane zarówno dla służb polskich, jak i ukraińskich. W centrum przejścia planowany jest budynek odpraw autobusowych, co tutaj zaznaczam. W budynku odpraw autobusowych będą pomieszczenia zarówno dla służb polskich, jak i ukraińskich. Budynek będzie dwupoziomowy. Na pierwszym poziomie będą stacjonowały służby polskie i ukraińskie, na drugim poziomie tylko i wyłącznie polska Straż Graniczna.

Na schemacie widzimy również ciąg ruchu pieszego, który po prawej stronie przejścia będzie łączył się z pętlą autobusową, gdzie będzie również sieć chodników i ścieżek rowerowych. Widzimy również budynki kontroli szczegółowej, w których służby celne będą dokonywać odprawy. W tym momencie pokazuję państwu budynek kontroli szczegółowej dla służb ukraińskich. Analogiczny budynek kontroli szczegółowej jest przewidziany dla polskich służb celnych.

System odpraw będzie potokowy. Tutaj widzą państwo, w jaki sposób podróżni będą odprawiani w systemie potokowym. Dwie budki od strony wjazdowej i wyjazdowej będą się rozchodzić na kolejne trzy pasy dodatkowe, czyli będą cztery pasy. Potem będą one rozchodziły się na sześć pasów drogowych. Przewidziany jest również budynek do odpraw tax free do miejsc przeładunku i rozładunku dla towarów oraz badania dokumentacji. Są również obiekty dla Zakładu Obsługi Przejść Granicznych, toalety i posterunki wjazdowe od strony polskiej i od strony ukraińskiej.

Na kolejny slajdzie mamy dokładny schemat budynku odpraw autobusów. Widać poziom pierwszy i piętro. Widzimy tutaj pomieszczenia dla służb ukraińskich i dla służb polskich oraz piętro pierwsze w pełni wykorzystywane przez Straż Graniczną.

Tutaj mamy również budynek kontroli szczegółowej. Widać kanał do sprawdzania autobusów i podnośniki dla samochodów osobowych do szczegółowej weryfikacji samochodów wraz ze specjalistycznym sprzętem. Analogiczny budynek kontroli szczegółowej będzie dla strony ukraińskiej.

Bardzo dziękuję za uwagę. Starałam się w jasny sposób zobrazować, jak będzie wyglądało planowane przejście graniczne. Miejmy nadzieję, że lata 2018–2019 to będzie czas realizacji i wykonawstwa tego przejścia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękujemy, pani dyrektor.

Moment, panie pośle. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Tomasz Kostuś, więc muszę mu najpierw udzielić głosu. Później głos zabierze pan poseł Wojciech Buczak. Bardzo proszę.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Szanowny panie przewodniczący, drodzy zaproszeni goście, podobnie jak moi przedmówcy, po pierwsze, chciałbym podziękować za profesjonalne, merytoryczne prezentacje. Chciałbym wyrazić radość z faktu organizacji dzisiejszego posiedzenia i dzisiejszego spotkania, na którym mamy doskonałą okazję, by bardzo dokładnie zanalizować relacje polsko-ukraińskie w zakresie transportu.

Mam trzy krótkie pytania à propos pierwszej części naszego dzisiejszego posiedzenia. Pan minister Adamczyk mówił o powołaniu zespołu polsko-ukraińskiego do spraw związanych z rozwiązywaniem problemów drogowych. Wiem, że ten zespół dopiero się konstytuuje. Mam taki wniosek czy taką prośbę, panie przewodniczący, żeby do tego zespołu dokooptować, włączyć parlamentarzystów, przede wszystkim tych, którzy reprezentują ziemię podkarpacką, żeby merytorycznie jak najbardziej wnikliwie wszystkie te problemy, o których tutaj mówimy, wspólnie rozwiązywać.

Sprawa następna to kwestia, która mnie zaniepokoiła. Chodzi o dewastację infrastruktury kolejowej, w szczególności w okolicach Krościenka i Zagórza. O tym mówił

wiceminister spraw wewnętrznych i administracji. Chciałbym zapytać, czy to miało charakter incydentalny, czy może cykliczny, powtarzalny. Innymi słowy, jakie działania zostały podjęte, by temu przeciwdziałać? Jakie działania prewencyjne zostaną podjęte, by w przyszłości takie rzeczy, takie incydenty już nigdy nie miały miejsca? Chodzi mi również w szczególności o współpracę Straży Ochrony Kolei i Policji.

Sprawa kolejna jest może już nie bezpośrednio, ale raczej luźno związana z tematyką dzisiejszego posiedzenia. Rozpoczyna się sezon narciarski. Wielu Ukraińców pojawi się w Zakopanem. To zresztą częsty widok. Natomiast przypominam sobie, że tutaj, w Karpatach, niedaleko Jaremczy, jest piękny, bardzo funkcjonalny, nowoczesny obiekt w miejscowości Bukowel. Wiele lat temu miałem być na jego otwarciu. Jako narciarz chciałbym również dopytać, czy można szybko i bezpiecznie do tego kurortu dojechać. Chciałbym zapytać o stan infrastruktury drogowej po stronie ukraińskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeśli można, panie pośle, powiem tak, że będzie pewna trudność, jeśli chodzi o odpowiedź na drugie pytanie, ponieważ akurat dobrze wiem, jak to się działo. Mianowicie chodzi o to, że to Podkarpacki Zakład Przewozów Regionalnych przez pewien czas obsługiwał to połączenie do Chyrowa. Z tego tytułu były pewne problemy, więc musimy jakby wziąć informację od zakładu linii regionalnych. Dzisiaj nie ma tu przedstawiciela podmiotu, od którego pochodzić będzie informacja podstawowa, jak wyglądała ta dewastacja. Tak to trzeba nazwać. Udzielimy odpowiedzi pisemnej na to pytanie.

Co do trzeciego pytania bardzo proszę, żeby strona ukraińska odpowiedziała. A jeśli chodzi o pierwsze pytanie, trzeba panu udzielić odpowiedzi na piśmie, dobrze? My też będziemy tym zainteresowani.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Dziękuję. Przede wszystkim powiem o połączeniu z Bukowlem. Droga z Przemyśla do Lwowa jest dobra już od 2012 r., bo wyremontowano ją przed Euro 2012. W 2015 r. wyremontowaliśmy drogę ze Lwowa do Iwano-Frankowska przez Bóbrkę, Rohatyn, Halicz. Obecnie dalsza droga z Iwanofrankowska do Bukowla nie jest jeszcze na poziomie europejskim, ale na 2017 r. mamy zaplanowany remont drogi z Iwano-Frankowska do Rachowa, więc myślę, że ten problem zostanie do końca rozwiązany i droga do Bukowla będzie dobra.

Korzystając z okazji, chciałbym też zaproponować panu bliższe ukraińskie ośrodki narciarskie, jakie znajdują się w obwodzie lwowskim, np. Sławsko, Sianki czy Płaj. Chętnie zapraszamy do tych naszych ośrodków, szczególnie narciarzy w okresie zimowym. Mamy nadzieję, że w tym roku zima będzie lepsza dla narciarzy niż w zeszłym roku i będzie więcej śniegu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan Wojciech Buczak zada pytanie.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Mam pytanie odnośnie do projektowanego przejścia Malhowice – Niżankowice, na razie drogowego. Mam nadzieję, że za 3 lata z tego przejścia skorzystamy.

Mam jednak pytanie. Czy nie warto uwzględnić w projekcie również przejścia kolejowego? Na pewno warto. Wiemy, że w Krościenku jest przejście drogowo-kolejowe, zresztą bardzo dobrze wyposażone, nowe, niedawno budowane. Aż się prosi, żeby również na przejściu w Malhowicach, bo przecież tam jest obok tor kolejowy, także zaplanować przejście kolejowe. Gdyby miało to opóźniać realizację przejścia drogowego, być może osobno to można robić, ale apeluję o to, aby również tam przyszłościowo wziąć pod uwagę przejście kolejowe.

Wojewoda podkarpacki Ewa Leniart:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za głos. Panie pośle, dziękuję bardzo za pytanie.

Odpowiem w ten sposób, iż w ramach rozbudowy terminala odpraw na przejściu kolejowym Medyka jest założona budowa nowoczesnego przejścia, w pełni – jak myślę – zaspokajającego potrzeby, nawet przy wzmożonym ruchu kolejowym. Ten terminal, który powstanie w Medyce, o czym wspominał pan minister, jest także mocno zaawanso-

wany. Projekt inwestycyjny, podobnie jak projekt inwestycyjny dla przejścia Malhowice – Niżankowice, ma powstać w roku przyszłym. Realizacja tegoż terminala ma nastąpić w kolejnych latach przy wyłożeniu 35 mln zł, bo takie są wstępne szacunki.

Myślę nawet, że założenie, w którym jako odrębny projekt realizujemy kolejny terminal do odpraw kolejowych w tak niewielkiej odległości, nie do końca jest uzasadnione ekonomicznie. Myślę także, że wykorzystanie tego terminala byłoby jednak stosunkowo niewielkie. Dlatego uważam, że nie jest to w pełni uzasadnione.

Zrealizowanie założeń, które zaprezentowała pani dyrektor, jest naszym celem priorytetowym. Ufamy, że przy zapewnieniu finansowania ten projekt zostanie zrealizowany w tej wersji, która doczekała się opracowania programu funkcjonalno-użytkowego. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Prosiłbym teraz przedstawicieli PKP PLK, bo zdaje się, że jedno z pytań było kierowane do pana prezesa. Bardzo proszę pana Żmudę, członka zarządu PKP PLK, o ewentualną odpowiedź, jeśli ona jest możliwa. Jeśli nie, to – oczywiście – będziemy oczekiwać pisemnego wyjaśnienia.

Członek zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA Włodzimierz Żmuda:

Krótka odpowiedź. Linia E30 od Medyki do Zgorzelca ma ponad 670 km długości. Dzisiaj na 30% długości jest prędkość 160 km/h. Po zrealizowaniu projektów tej perspektywy ponad 60% linii będzie miało prędkość 160 km/h, ponad 25% – 120 km/h, później coś koło 100 km/h. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Właśnie strona ukraińska nam podpowiada, żeby było nie 160 km/h, tylko 200 km/h, prawda? Przyjmujemy ten postulat.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

To wy chcecie chodzić pieszo. Trzeba minimum 160 km/h do 200 km/h. Proszę pana, to jednak zbyt mało. Chyba na piechotę chodzicie po tych torach. Średnia prędkość pociągu z Kijowa do Lwowa wynosi u nas 100 km/h. Myślałem, że w Polsce prędkość obliczana dla torów to już 200 km/h. Po prostu połączenia z taką prędkością nie będą konkurencyjne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Widzę, że zgłaszają się inni mówcy. Proszę państwa, będzie jeszcze jedna, króciutka prezentacja. Patrzę w stronę pana dyrektora Kaczora. Może troszkę odejdziemy od kolei. Pan wypowie się poprzez slajdy na kilka tematów. Natomiast, oczywiście, udzielę głosu panu posłowi, tylko po tej prezentacji.

W międzyczasie zapytam, czy ktoś z państwa posłów ma jakieś uwagi do treści dezyderatu. Czy są jakieś uwagi z państwa strony? Jeśli nie ma, to za chwileczkę przejdziemy do analizy dezyderatu. Czy możemy mówić „czas start”?

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie Wiesław Kaczor:

Tak jest. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chciałbym przedstawić perspektywy rozwoju krajowej infrastruktury drogowej na pograniczu ukraińsko-polskim w kontekście trasy Via Carpatia, ale z punktu widzenia województwa podkarpackiego. Jeśli chodzi o ideę szlaku Via Carpatia, to pan minister już to przedstawił.

Z punktu widzenia Podkarpacia i tego, co powiedziała pani wojewoda, że Podkarpacie chciałoby być oknem w kierunku wschodnim, chciałem przedstawić państwu stan realizacji trasy Via Carpatia na terenie Podkarpacia. Jeśli chodzi o przebieg przez województwo podkarpackie, jest on już zlokalizowany. Można byłoby przedstawić szlak Via Carpatia w czterech punktach. Odcinki, które już są w przetargu na realizację, zaznaczono kolorem niebieskim. To 54 km. Następnie kolorem żółtym zaznaczono odcinki, które w tej chwili są realizowane na północ i na południe od Rzeszowa. Kolejne odcinki w obrębie samego Rzeszowa to są odcinki już wykonane. Wreszcie odcinek południowy

do przejścia granicznego w Barwinku znajduje się przed przetargiem. Łącznie długość szlaku Via Carpatia na naszym odcinku to prawie 170 km.

Przygotowałem kilka slajdów, które pokazują wybudowane odcinki trasy Via Carpatia. Tak na przykład ten slajd przedstawia węzeł, który jest połączony z portem lotniczym w Rzeszowie-Jasionce. Właśnie przez ten węzeł, który nazywa się Jasionka, będzie realizowane połączenie lotniska ze szlakiem Via Carpatia. Akurat ten odcinek został oddany do ruchu w 2012 r.

Kolejny odcinek został oddany w grudniu 2013 r. Tutaj z kolei to jest wjazd do Rzeszowa. W stosunku do Rzeszowa Via Carpatia przebiega po stronie zachodniej.

Tutaj z kolei dwa slajdy z odcinków, które są w tej chwili budowane. To właśnie kolejny węzeł na drodze wojewódzkiej na północ od Rzeszowa. Kolejny jest tym razem obiekt inżynierski o długości ponad 400 m. W tej chwili też jest w budowie, z przyszłorocznym terminem realizacji w czerwcu.

Z punktu widzenia województwa podkarpackiego chciałbym powiedzieć, że na naszym terenie koncentrują się jakby cztery kierunki transportowe. Kierunek ze wschodu na zachód, o którym już dzisiaj była mowa, a więc autostrada. Via Carpatia, czyli kierunek z północy na południe. Dwa kolejne kierunki są ważne z punktu widzenia Podkarpacia i Polski. Kierują się one na przejścia graniczne w Korczowej, w Krościenku i w Medyce. Na mapie województwa podkarpackiego zaznaczone są te drogi krajowe, które wyznaczają właśnie te kierunki, o których w tej chwili mówiłem. Widać też trzy przejścia graniczne w Korczowej, w Medyce oraz w Krościenku.

Jeśli chodzi o autostradę, to chciałem państwu pokazać kilka slajdów. Może nie będę ich dokładnie omawiał. To są slajdy z autostrady, która została zrealizowana w Polsce w ostatnich latach. Łącznie na terenie Podkarpacia jest 166 km autostrady. Kolejny slajd przedstawia węzeł koło Rzeszowa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, limit czasu już się kończy.

Dyrektor oddziału GDDKiA Wiesław Kaczor:

Okej. To są zdjęcia z autostrady. Teraz dojazd do przejścia granicznego w Krościenku. Tutaj realizujemy obwodnicę Sanoka, która właśnie usprawni ruch, jeżeli chodzi o przejście z Ukrainą w Krościenku.

Ostatni czy przedostatni slajd, o którym chciałem państwu powiedzieć. To są plany dotyczące rozbudowy drogi do Medyki. Przygraniczny odcinek drogi od Przemyśla do Medyki planujemy w ciągu najbliższych lat rozbudowywać.

Reasumując, jeśli chodzi o kierunek transportowy ze wschodu na zachód, autostrada po stronie polskiej jest zrealizowana. Oczekiwalibyśmy kontynuacji po stronie ukraińskiej. Via Carpatia to jest zadanie na najbliższe lata w ramach programu rządowego. Obwodnica Sanoka i odcinek Przemyśl – Medyka to są te inwestycje na pograniczu polsko-ukraińskim, które realizujemy i planujemy w ciągu najbliższych lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pani dyrektor Zenowicz wyszła. W tym momencie chciałem jej właśnie podziękować za obecność, ale to podziękuję za chwilę. Jeszcze sekundę jakby pani pozostała z nami, tak? Bardzo proszę, pan Wojciech Bakun.

Poseł Wojciech Bakun (Kukiz15) – spoza składu Komisji:

Mam pytanie do obu stron, w pierwszej kolejności do pani wojewody. Rozmawiając o przejściu drogowym i przejściu pieszym Malhowice – Niżankowice po pytaniu pana Wojciecha Buczaka, pani wojewoda powiedziała, że nie ma w ogóle w planach budowy przejścia kolejowego w Malhowicach – Niżankowicach, mówiąc, że wystarczającym przejściem jest rozbudowywane przejście w Medyce. Chciałem zauważyć, po pierwsze, że to są zupełnie inne kierunki, jeżeli chodzi o wylot tego ruchu kolejowego, zupełnie inne też przeznaczenie.

Druga sprawa. Przed chwilą strona ukraińska i strona polska mówiły o tym, że jest potrzeba uruchomienia takiego połączenia jak Przemyśl – Zagórz. Z kolejnej strony słyszymy, że nie jest możliwe jakby operowanie tym ruchem w formie tranzytu, czyli przej-

ście graniczne Malhowice – Niżankowice będzie niezbędne, żeby faktycznie po tym torze kiedykolwiek mógł pojechać pociąg. Wnioskuję z pani słów, czytając między wierszami, że pociąg tamtędy nie pojedzie nigdy.

Stąd też pytanie do strony ukraińskiej, bo przed chwilą usłyszeliśmy, że strona ukraińska mówi o tym, że linie ukraińskie pozytywnie zaopiniowały rewitalizację trasy Niżankowice – Krościenko po stronie ukraińskiej, łącznie z tym, że chcą przywrócić odbudowę tego wąskiego toru. Zgodnie jednak z wypowiedzią pani wojewody, nie jest przewidywane przejście kolejowe. To muszą mieć państwo świadomość, że polski pociąg na Ukrainę nigdy nie wjedzie. Po co więc ten wąski tor?

Mam jakiś taki dysonans. Z jednej strony mówimy, że to jest potrzebne. Z drugiej strony, nie będzie przejścia granicznego. Chciałbym, żeby po tym spotkaniu osoby, które przyszły i które są związane z projektem „Kocham Kolej" w Przemyślu, wyszły z konkretną informacją, czy to połączenie będzie, bo mamy dwie sprzeczne co do siebie informacje.

Chciałbym również coś zaproponować na przyszłe posiedzenie Komisji, które już pewnie odbędzie się w Sejmie. Jeżeli będzie taka wola, chciałbym zaproponować tekst dezyderatu mówiący o zasadności przywrócenia takiego połączenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę o przetłumaczenie. Bardzo proszę, pani wojewodo.

Wojewoda podkarpacki Ewa Leniart:

Panie przewodniczący, panie pośle, odpowiem w taki sposób – to, że po stronie ukraińskiej część infrastruktury kolejowej jest w złym stanie, to jedno, natomiast to, że brakuje 7 km torów, to druga sprawa. Usłyszeliśmy także, jakie są szacunki dotyczące poprawy jakości tych torów. To jest 200 mln hrywien.

W tym kontekście chcę powiedzieć, że wojewoda jest organem wykonawczym, który realizuje plany rządowe i zobowiązania wynikające z not dyplomatycznych. Na dzień dzisiejszy nota przewiduje uruchomienie drogowego przejścia Malhowice – Niżankowice. Nie mogę ogłosić przetargu ani zrealizować takiej inwestycji, która wykracza poza ustalenia między rządem polskim i rządem ukraińskim. Jeśli jednak sytuacja ulegnie zmianie i rzeczywiście pojawi się infrastruktura po stronie ukraińskiej, będzie zapotrzebowanie ze strony polskiej i ze strony ukraińskiej, będzie stosowna wymiana not, to wtedy wojewoda zrealizuje to, jeśli otrzyma stosowne zapewnienia finansowe. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Dalszej polemiki nie przewiduję na ten temat.

Proszę państwa, chciałbym zaprezentować teraz skierowany do Prezesa Rady Ministrów dezyderat Komisji Infrastruktury w sprawie połączenia kolejowego Kijów – Wrocław – Drezno – Paryż, uchwalony na posiedzeniu w dniu 23 listopada br. Postanowiliśmy wspólnie z panem marszałkiem Kuchcińskim zrobić jedną drobną, pozytywną korektę, dlatego odczytam powoli tekst, a państwo sobie to dopiszą do swoich projektów. Jeśli uznacie za stosowne, ten dezyderat przyjmiemy.

„Komisja Infrastruktury, na posiedzeniu w dniu 23 listopada 2016 r. wysłuchała i zapoznała się z informacją przedstawioną przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, dotyczącą perspektywy połączenia kolejowego na trasie Kijów – Wrocław – Drezno – Paryż.

Komisja Infrastruktury przeprowadziła dyskusję i dokonała wnikliwej analizy powyższego projektu pod kątem potencjalnej realizacji, także w kontekście integracji europejskiej".

To dodajemy: „także w kontekście integracji europejskiej".

„W trakcie dyskusji pojawiły się postulaty w następujących kwestiach:

1. przeprowadzenia pogłębionych analiz dotyczących uzasadnienia ekonomicznego ewentualnego uruchomienia połączenia i zapewnienia odpowiedniego finansowania przewozów na odcinku polskim;

2. zbadania poziomu zainteresowania przewoźników kolejowych z państw partnerskich zaangażowaniem w tę cenną międzynarodową inicjatywę, łączącą państwa Unii Europejskiej z najbliższym sąsiedztwem.

Mając na uwadze konieczność stałego podnoszenia konkurencyjności ofert przewozowych w transporcie kolejowym na dalekie odległości z wykorzystaniem terytorium Pol-

ski oraz nadania dynamiki relacjom polsko-ukraińskim w zakresie transportu, Komisja Infrastruktury" – na podstawie art. 158 i art. 159 regulaminu Sejmu – „wnosi o zbadanie możliwych rozwiązań doraźnych i systemowych, zmierzających do uruchomienia międzynarodowego połączenia kolejowego na trasie Kijów – Wrocław – Drezno – Paryż".

Podpisany czytelnie przewodniczący Komisji. Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw wobec tego dezyderatu? Nie widzę. Czy strona ukraińska życzy sobie, żeby przetłumaczyć teraz ten dezyderat? Bardzo dziękuję. Myślę, że wszystko jest jasne.

Proszę państwo, za chwileczkę zamkniemy pierwszą część naszego posiedzenia. Przypominam, że jutro mamy kolejną część posiedzenia już po stronie ukraińskiej.

Chciałem bardzo serdecznie podziękować pani dyrektor Jadwidze Zenowicz z Izby Celnej w Przemyślu, co robię także w imieniu pani wojewody, za bardzo konstruktywną postawę przy trudnej sytuacji, jaka miała miejsce na granicy polsko-ukraińskiej w tym roku, kiedy – tak trzeba powiedzieć – część służb celnych po prostu strajkowała. Bardzo pani dziękujemy za taką bardzo patriotyczną postawę, dobrą dla tych wszystkich, którzy korzystali z przejścia granicznego. Bardzo dziękujemy pani dyrektor. Życzymy także dalszych sukcesów już po reformie, którą wprowadza minister Banaś, kiedy powstanie Krajowa Administracja Skarbowa. Będziemy naprawdę pilnować tego, żeby celnikom przemyskim nie stała się krzywda.

Proszę państwa, bardzo dziękuję pani dyrektor Grażynie Zagrobelnej. Jest pani dyrektor, czy tak? To jest dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych. Bardzo dziękuję za obecność. Proszę państwa, wiadomo, że Lasy Państwowe wydają pewne środki na drogi. To jest bardzo cenna inicjatywa, w szczególności na Podkarpaciu. Mamy naprawdę dobre dowody znakomitej współpracy między Lasami Państwowymi, które korzystają z dróg publicznych a właśnie zarządcami dróg publicznych. Bardzo dziękuję pani dyrektor Zagrobelnej.

Proszę państwa, bardzo serdecznie chciałem też podziękować panu Jerzemu Zubie. Jest pan Jerzy? Proszę się pokazać, panie Jurku. To jest ten człowiek, który uczy nas, jak kochać kolej. Bardzo dziękuję za obecność. Panu Jurkowi i jego współpracownikom należą się wielkie brawa. Doradzam zaglądnięcie do internetu. Pan jest znakomitym raperem, śpiewa także o kolei i zachęca nas wszystkich do pracy na rzecz kolei.

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Na jego ręce składam podziękowania dla całej delegacji z Ukrainy za obecność, za znakomite reprezentowanie Ukrainy tutaj, na dzisiejszym, bardzo ważnym posiedzeniu dwóch komisji. Proszę także podziękować waszemu panu ministrowi, który odbył znakomite spotkanie z panem ministrem Andrzejem Adamczykiem.

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Zwracam się do konstytucyjnego ministra, czyli pana ministra Andrzeja Adamczyka. Dziękuję za pomoc w przygotowaniu tego posiedzenia i za niezwykle merytoryczne informacje, które na pewno zaowocują dobrą pracą w przyszłości i współpracą z Ukrainą.

Dziękuję państwu posłom. Muszę powiedzieć państwu, że przyjechali i z Gdańska, i z Opola, i z Bielska-Białej, i z Kielc czy ze Świętokrzyskiego, a więc mamy dzisiaj naprawę bardzo dobrą reprezentację. Kłaniam się nisko i jestem wdzięczny, że państwu tu przyjechali, bo w ten sposób – takim wyjazdem – też budujemy obraz pracy Sejmu w terenie, prawda?

Zapraszam wszystkich państwa do odwiedzenia jutro Lwowa, oczywiście, jeśli ktoś może. Tam będzie też część merytoryczna. Państwo posłowie także pojadą, ale kto może, to oczywiście... Za chwilę chyba lepiej to uczyni mój współgospodarz. Panie deputowany, bardzo proszę. Oddaję więc głos.

Deputowany Rady Najwyższej Ukrainy Jarosław Dubnewycz:

Szanowny panie ministrze, szanowny panie kolego Bogdanie, szanowna pani wojewodo, dziękuję za dzisiejszą konstruktywną dyskusję i za prezentacje. Jestem przekonany, że dzisiejsze spotkanie dwóch komisji, które dało możliwość spotkania się dwóm ministrom infrastruktury Ukrainy i Polski na terenie krasiczyńskiego zamku, to dobry początek przyjaźni i wielkiej, wspólnej pracy naszych dwóch Komisji nad rozwojem

infrastruktury transportowej Ukrainy i Polski – dobrej współpracy na poziomie kontroli i pracy struktur wykonawczych, ministerstw i województw, w szczególności zaś Polskich Kolei Państwowych i Kolei Ukraińskiej. Dziękuję wszystkim za konstruktywną pracę.

Zapraszamy was jutro. Drugi dzień wspólnego posiedzenia spędzimy w sławnym mieście Lwowie po stronie ukraińskiej, gdzie wszystkich was zapraszam na wspólne obrady Komisji i komitetu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo pięknie dziękujemy. Ja również jeszcze podziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.

Bardzo dziękuję prezesom spółek z Grupy PKP, którzy są obecni, składając podziękowania na ręce pana prezesa Mirosława Pawłowskiego.

Jak tu nie podziękować pani wojewodzie za wielką pomoc logistyczną, ale także merytoryczną? Dzisiaj przede wszystkim merytoryczną. Żeby przygotować takie spotkanie, pani wojewoda pisała do mnie esemesy o dwudziestej trzeciej, na które odpowiadałem jej o wpół do piątej rano, ale się udało wszystko. Dziękuję bardzo.